

ECHO

WINTER 2009



2 Deputy Commissioner's Corner

Our Deputy Commissioner, René Grenier, speaks about our role in maritime security and shares details on some of the Coast Guard's ongoing initiatives in support of its partners to ensure Canada's maritime security.



3 Focus on Maritime Services

In our new Who Does What? section established to highlight the great work of our people, our programs, our sectors and our regions, we begin with a series on Maritime Services.



11 Creating Diversity in the Workplace

Our friends in the Newfoundland and Labrador Region share details on two initiatives currently under way in the Region to create diversity in the workplace by attracting qualified candidates from employment equity groups.

Our Regions



5-year old John Vrooman, in 1990, poses with buoy KN8. John is, quite possibly, the Coast Guard's biggest fan.

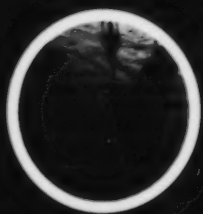
A boy's admiration for the Coast Guard, his parents' love for him, and a kind gesture that has literally brought one family a beacon of light.

Canadian Coast Guard

www.ccg-gee.gc.ca

ECHO

WINTER 2009



Our Regions

A Beacon of Hope and Light Shines Brightly



5-year-old John Vrooman, in 1990, poses with buoy KNB. John is, quite possibly, the Coast Guard's biggest fan.

A boy's admiration for the Coast Guard, his parents love for him, and a kind gesture that has literally brought one family a beacon of light.

continued on page 10

Deputy Commissioner's Corner



I am happy to be given the opportunity to speak to you through our national newsletter. This column will allow me to update you on the things my staff and I are working on, as well as share my views on events and initiatives that shape the future of the Coast Guard. In this edition, I would like to provide you with an update on our work with respect to maritime security.

Following the events of 9/11, the federal government reassessed Canada's transportation systems and evaluated the capacity of departments and agencies, all with a view to addressing gaps in the country's security structure. The on-water resources and capacity of the Canadian Coast Guard (CCG) to capture maritime information and the aerial surveillance capability of Fisheries and Oceans Canada (DFO) were identified as key contributors to national security.

Coast Guard's Maritime Security group was established to deliver its part of the departmental contribution to national security by providing proactive leadership and by managing the maritime security file within DFO. It is also responsible for developing and implementing departmental strategies in keeping with the federal government's maritime security priorities.

Working with CCG Fleet at both the national and regional levels, as well as with Maritime Services and Integrated Technical Services representatives and program experts with DFO's Conservation and Protection directorate, the Maritime Security group assesses the department's capabilities with a view to enhancing its contribution to national security. The group also supports a suite of initiatives aimed at providing value-added service solutions to a range of departments and agencies mandated to provide security and enforcement within Canada.

CCG's broad mandate includes an obligation under the *Oceans Act* to provide ships, aircraft and other marine services to support federal maritime priorities, including maritime security. This allows the maritime security group to facilitate DFO support in a variety of ways, including using CCG data gathered from its various information systems to enhance maritime domain awareness.

Among those information systems are an Automatic Identification System (AIS) and a

Long-Range Identification and Tracking (LRIT) system, which is expected to be fully operational by July 1, 2009. The AIS surveys and identifies vessels approaching and operating within the Great Lakes and up to 40 nautical miles from Canada's east and west coasts. Once it is in place, the LRIT system will collect positional data on Canadian flag vessels anywhere in the world, as well as SOLAS (Safety of Life at Sea) vessels present up to 1000 nautical miles from Canada's shores.

The maritime security group also leads DFO's participation in the Marine Security Operation Centres (MSOCs). These multi-agency centres are staffed and operated by representatives of Canada Border Services Agency, Canadian Coast Guard, National Defense, Royal Canadian Mounted Police, and Transport Canada.

There are currently three MSOCs on Canada's East Coast, West Coast, and Great Lakes. These centres are designed to generate maritime situational awareness by combining the knowledge and skill sets of the five government agencies that make maritime security contributions. Our role in the MSOCs is to help detect, assess, and support the response to any marine security threat that might affect our country's safety, security, environment, or economy.



Who Does What?

Focus on Maritime Services

The goal of the suite of the maritime services provided by the Coast Guard is to provide the marine public with safe, efficient and accessible waterways and protect our marine environment from ship-source spills. The Agency operates six programs that work collectively to fulfill that goal.


In this edition of *Echo*, we are highlighting three of these programs, namely, waterways management services, aids to navigation and search and rescue. Environmental response, icebreaking and marine communications and traffic services will be explored and portrayed in the summer issue.

Waterways Management's roles and responsibilities include developing national policies, guidelines, and standards which, together, ensure that the design of Canadian shipping channels is safe for the vessels that use them and that the channels are used in a safe manner by the industry.

We invite you to read Discovery in the St. Lawrence on page 6 to see the program through the eyes of a Waterways Management employee and to get more information about recent projects related to the program.

The Aids to Navigation program involves the provision, operation and maintenance of over 17,000 short-range and long-range aids to navigation nationally, which provides mariners with safe, accessible and effective vessel transit in Canadian waters. The program also publishes and distributes navigation safety information in the form of Notices to Mariners (NOTMAR).

For additional information about ongoing aids to navigation projects, we encourage you to read Basking in the Bay of Fundy on page 8.

The mission of the Search and Rescue program is to save and protect lives in the marine environment. It involves searching for and assisting people and vessels that are or believed to be in danger. Learn more about a rescue specialist's perspective and the importance of the unique partnered approach to this program by reading Search and Rescue – Like a Family on page 9. 

In this issue

Deputy Commissioner's Corner	2
Who Does What?	3
Featured Photos	5
Our Regions	10
People Recognition	12

Echo

Echo is available on CCG's intranet site at:
http://ccg-gcc.ncr.dfo-mpo.gc.ca/echo/main_e.htm

Editor, Design & Layout:
Martin Beaupré

With the assistance of:
Cathy Barratt, TJ Clifford, Joelle Pilon

Published by:
Integrated Business Management Services
Canadian Coast Guard
Ottawa, Ontario
K1A 0E6

Contributors:
Carol Bond, Bea Noel,
Carol Lynn Broomfield, Joelle Pilon, Mark
Roy, Roy Klohn, Henri Legros, Darren
Pierre Rouleau

Who Does What?

Focus on Maritime Services

The goal of the suite of the maritime services provided by the Coast Guard is to provide the marine public with safe, efficient and accessible waterways and protect our marine environment from ship-source spills. The Agency operates six programs that work collectively to fulfill that goal.

In this edition of *Echo*, we are highlighting three of these programs, namely, waterways management services, aids to navigation and search and rescue. Environmental response, icebreaking and marine communications and traffic services will be explored and portrayed in the summer issue.

Waterways Management's roles and responsibilities include developing national policies, guidelines, and standards which, together, ensure that the design of Canadian shipping channels is safe for the vessels that use them and that the channels are used in a safe manner by the industry.

We invite you to read *Discovery in the St. Lawrence* on page 6 to see the program through the eyes of a Waterways Management employee and to get more information about recent projects related to the program.

The Aids to Navigation program involves the provision, operation and maintenance of over 17,000 short-range and long-range aids to navigation nationally, which provides mariners with safe, accessible and effective vessel transit in Canadian waters. The program also publishes and distributes navigation safety information in the form of Notices to Mariners (NOTMAR).

For additional information about ongoing aids to navigation projects, we encourage you to read *Basking in the Bay of Fundy* on page 8.

The mission of the Search and Rescue program is to save and protect lives in the marine environment. It involves searching for and assisting people and vessels that are or believed to be in danger. Learn more about a rescue specialist's perspective and the importance of the unique partnered approach to this program by reading *Search and Rescue - Like a Family* on page 9.

In this issue

Deputy Commissioner's Corner	2
Who Does What?	3
Featured Photos	5
Our Regions	10
Employee Recognition	12

Echo

Echo is available on CCG's intranet site at:
http://ccg-gcc.ncr.dfo-mpo.gc.ca/echo/main_e.htm

Editor, Design & Layout:

Martin Beaupré

With the assistance of:

Cathy Barratt, TJ Clifford, Joelle Pilon

Published by:

Integrated Business Management Services
Canadian Coast Guard
Ottawa, Ontario
K1A 0E6

Contributors:

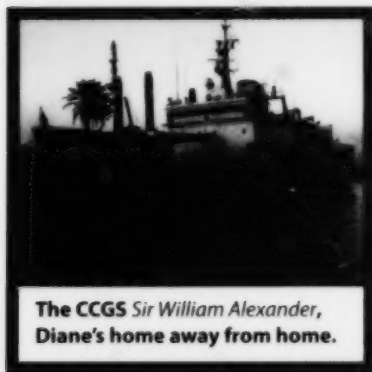
Carol Bond, Bea Noel,
Terri Lynn Broomfield, Joelle Pilon, Mark
Henry, Roy Klohn, Henri Legros, Darren
Gaudet, Pierre Rouleau

The Sea is the Life for Me!

*An interview with Diane Furtney
by Martin Beaupré*

As an employee of Coast Guard's Headquarters in Ottawa, I've never had the pleasure of setting foot on one of our vessels, not to mention sailing on one. But often, through my work on the *Echo* newsletter, I've had the opportunity to speak to many employees from across the country that sail on Coast Guard ships and are very proud to do so.

One of these employees is Diane Furtney, Second Officer (Navigation) with the CCGS *Sir William Alexander*. I had the pleasure of speaking to Diane recently about life at sea and her career in the Coast Guard.



**The CCGS *Sir William Alexander*,
Diane's home away from home.**

Martin Beaupré (MB): What brought you to the Coast Guard?

Diane Furtney (DF): When I was young, I had the opportunity to cross the Atlantic a number of times on passenger ships. That is when I fell in love with the sea. That is when I thought that a life at sea was what I wanted to do. When I entered the workforce, sea trade positions were not readily

available to women. Women did have access to land-based positions within companies and organizations that worked in the maritime sector, but very few of them offered chances for women to go to sea.

Thankfully, the Coast Guard was one of the few that did. One day at school, I happened to walk by a poster that provided information on the Coast Guard. So I looked into it and was informed of the Coast Guard College. And so, I enrolled as a Navigation major in 1978. I graduated in 1981 and got my first posting on a Coast Guard ship. I was very excited; I finally got a chance to work at sea. 30 years later, I'm still here and loving it!

MB: So you have more than 30 years with the Coast Guard. Have you served with the fleet throughout your entire career?

DF: No. I also worked in a number of land-based positions. I worked in the Ice Operations Office, at the Regional Operations Centre in Dartmouth, Nova Scotia and I also worked at the Rescue Coordination Centre in Halifax. These were opportunities that presented themselves which I wanted to pursue, and being bilingual opened up extra doors. However, my true love was the sea and I wanted to go back. So I eventually went back to serve with the fleet.

MB: Throughout your career, how many ships have you served on?

DF: Oh goodness, I have sailed on

more ships throughout my career than I can remember - more than 15 Coast Guard ships. A number of them are now out of service, such as the *Daring*, the *Alert*, the *Labrador*, the *Tupper*, the *Narwhal*, the *John A. MacDonald* and the *Alexander McKenzie*. A number of them are still in service - the *Hudson*, the *Louis S. St-Laurent*, the *Earl Grey*, the *Pierre Radisson* and the *Matthew* which is one of the ships I spent quite a bit of time on.

I also served on both vessels to bear the name *Edward Cornwallis* and the *Sir William Alexander*, which is the current ship I serve on.

MB: When you think of all the services we deliver from on board of our ships, is there a specific one that you enjoy more than others?

DF: I actually enjoy all of the programs we are involved in when working on a Coast Guard vessel. That is the fun part of it. You do so many different things. But I would have to say that the best experience I've had, and the one that I feel very proud to have worked on, was the science work that was carried out while I served on the *Hudson* - specifically, the marine biology and the oceanographic work that was conducted. What a great experience!

I got a chance to meet scientists from all over the world conducting research on board the ship. To have a chance to see what is out there and find things never found before, that was really exciting. It made me feel like I was part of

something that changed the way the world looked at the ocean.

Working with the different federal departments and agencies is also very interesting. Meeting new people and learning about some of the things they do is really great!

MB: The fact that you are an officer serving on board one of our vessels, I would speculate that you are part of a handful of women that serve as officers on Coast Guard ships. Do you sometimes think of that?

DF: There weren't too many women serving on our ships when I began my career. Let's not forget all the women that served as ship's crew for a number of years and those that still do! Some of them have over 20 years of service in different positions. But we don't have many women serving as officers. In fact, I am the longest serving woman officer in my region. That is a fact that I am very proud of!

Nowadays, there are more women coming through the system and through the Coast Guard College. But as of right now, as an officer within my region, there is a gap of about 20 years between myself and the next female officer in line. 20 years! That is quite a gap!

So when I think about it, although I'm proud of the fact that I am one of the rare women officers to have served so long with the Coast Guard, it is also sad in a way.

continued on page 6

Featured Photos

The end of another busy day!



This photo was submitted by Mr. Roy Klohn, Leading Seaman with the Pacific Region. The *Penac* watches the sun set on another busy day.

History in the making!



This photo comes to us from Carol Bond, Communications Officer with the Central & Arctic Region. It captures a CCG helicopter about to land on a Navy ship during Operation Nanook 2008. This represents the first time in history that a CCG helicopter was allowed to land on a Navy ship.

Discovery in the St. Lawrence

by Joelle Pilon

"During our maintenance dredging operations, we sometimes find tree trunks, boat anchors, but rarely golf balls, as was the case when we were working on Lake St-Pierre in the St. Lawrence River over the last few months. One might ask if Tiger Woods came incognito in this nice area to spend his vacation!" says Pierre Rouleau, superintendent of the waterways management services in the Québec Region.

Through its waterways management and maintenance service, Québec Region ensures that dredging operations provide a safe water depth for shipping, especially in the 240-kilometre long dredged channel of the St. Lawrence.

When speaking about his work, Pierre says: "I feel that I am making an important contribution to shipping safety and efficiency and to the protection of the marine environment of our beautiful river." He adds that, having always lived in the area, he is thrilled to be part of a remarkable and diversified team of the Canadian Coast Guard (CCG) that ensures the safety and protection of the St. Lawrence. His work is even more interesting and motivating thanks to the diversity of tasks and people with whom he deals on a daily basis.

According to Pierre, one of the major challenges for the waterways management services, and for most other programs at the CCG, is finding a balance between protecting the economic interests of our country and the environmental protection of our waters. "Pleasing everyone is not easy, but we adjust to demand and we do our best to meet them within the limits of our mandate and of our objectives," he adds.

To ensure customer satisfaction, the Canadian Coast Guard is pursuing several projects, including the Post-Panamax study on the St. Lawrence River. Given the increase in marine traffic that is widely expected to occur in the near future, Canadian ports are seeking ways to increase their competitiveness. Shipping industry representatives have informed the CCG of their plans to use a new generation of larger ships designated as "post-Panamax." Based on current waterway design guidelines, the CCG would not allow such ships to cruise in the restricted channel of the St. Lawrence River between Québec City and Montréal due to its limited width in that zone.

In partnership with Transport Canada, the Laurentian Pilotage Authority and shipping industry representatives, CCG is conducting a risk assessment in order to evaluate the feasibility of this new type of ship coming to the port of Montréal on a regular basis and to identify conditions and restrictions (maximum width, ship speed,

one-way shipping, etc.) that would need to be imposed to ensure a safe and efficient shipping and to protect the environment while limiting the impact upon other users of our waterways, such as pleasure boaters, cruise companies and riverside communities.

This being said, all 18 employees working in waterway management services (13 in regions and five in headquarters), in collaboration with all other CCG and Fisheries and Oceans Canada employees, will have a lot to do to implement new technologies to contribute to an increased competitiveness in the Canadian marine transportation sector while protecting boaters' safety and our marine environment.



The Sea is the Life for Me!

continued from page 4

Women have a place on Coast Guard ships, whether as an officer, crew, an electrician, a mechanic, a cook or a nurse.

We are living proof that women can serve on Coast Guard ships. The Coast Guard has a lot to offer to women, but women also have a lot to offer to the Coast Guard.

It is a lot easier for women today to work and be accepted on ships than it was in the 'old days.'

MB: Thinking that women have been identified as one of the employment equity groups we need to target in our succession planning, what do you think the

Coast Guard needs to do to attract more women to the Coast Guard?

DF: I think this is true for all our recruitment needs, but I think that we need to get more involved in the schools. When I think back, the only thing I saw that advertised the Coast Guard as an employer was a poster on a wall. I needed to take the initiative to find out more about it.

We need to get more involved in our communities and our schools by having uniformed people out there to talk about the Coast Guard and the great things we do. Having people that have worked on ships visit schools would be the best way to attract people. Not just by reading about it in a pamphlet or seeing it on a poster.

This would also give us a chance to interact, answer questions and share personal experiences. Let's get involved in schools, universities and in community colleges. We need to let people know there are great jobs in the Coast Guard, exciting opportunities with a lot of advancement. We need to let them know they have a chance to grow within the Coast Guard. In my mind, that is something that is missing. I think the Coast Guard's greatest asset is its people. All of us work very hard and are proud of what we do. We are always proud to tell everyone that we work for the Coast Guard. Because of this, I think we are the best ambassadors for the Coast Guard. I think this pride is a valuable tool and an untapped resource.

MB: If you had a chance to speak to people that are considering a career in the Coast Guard, what would you tell them?

DF: I would tell them that a job in the Coast Guard is different than any other job out there. It is a challenge every single day and you never know what comes at you. You are never bored. You get a chance to sail on ships, to meet all sorts of people from across the country and the world.

For example, I participated in the International Search and Rescue competitions in 2005. These are exercises in which we get to hone our search and rescue skills and develop working relationships with our partners, like the Coast Guard Auxiliary and the United States Coast Guard (USCG).

During this competition, I had the chance to meet the USCG Commander of the Atlantic Area. As we got to know each other, she invited me to the USCG base in Norfolk, Virginia as her guest. This lady is now second in command of the USCG as Vice Commandant of the USCG. That shows you what can happen when you do this job. It is challenging work, however. It is not like a normal 9 to 5 job. But I think that's what makes it all the better. Working on ships, you get to see Mother Nature at her best. You get to see whales, birds, all sorts of marine life... and you get paid for it!!

Although, you also do see Mother Nature at her worst, and I



This photo was taken by Diane on board the *Sir William Alexander* when she encountered stormy weather while out at sea.

think therein lies the challenging part. There is no other job like it.

MB: If there was one thing you could change in the Coast Guard, what would that be?

DF: All of us do a lot of good things. Unfortunately, most of the time, we only hear about the Coast Guard when something goes wrong. The CCG is so much more. There are people out there that don't know about the Coast Guard. And those that do, think we're the same as the US Coast Guard. But we're not the US Coast Guard, we're the Canadian Coast Guard.

I think we need to do a better job of communicating with the media and with the general public. All the great things we do should be publicized. We have many great opportunities for good news stories that we could have used that way. Taxpayers pay for us and what we do, I think we should show them what we do. I think that is something to be proud of.

MB: Merci Diane.

DF: Merci.

Basking in the Bay of Fundy

by Joelle Pilon

"There are so many reasons why I am fortunate to do this job. We travel by helicopter to visit remote sites, we get to work with a diversity of people, and we get to photograph the terrific things we see along the way," says Darren Gaudet, acting superintendent, Aids to Navigation, Maritimes Region.

Of the more than 6,000 fixed aids to navigation across the country, some 830 of them are in the Maritimes Region. Fifty of these are major and 150 are minor lightstations. They are all automated except the one located on Machias Seal Island. "Early last spring, on our way to conduct the bi-annual inspection of the Machias Seal Island lightstation, we saw a basking shark in the Bay of Fundy, the second largest fish in the world. This is not something you see every day," says Darren.



A basking shark.

The chance of seeing all sorts of extraordinary things in the Canadian fresh water and marine environment is significant when

you are part of the Aids to Navigation team. The region has a mix of both short- and long-range aids to navigation. Short-range aids to navigation including visual aids (lightstations and buoys), aural aids (foghorns) as well as radar aids (reflectors and beacons). "One challenge we have is addressing the many calls we get from surrounding communities because the foghorns are triggered so easily. To remedy the situation, a technician is sent out every time," says Darren.

Long-range aids to navigation include Loran-C, a hyperbolic radio aids to navigation system that provides position information to vessels on the East and West Coasts. This service comprises five transmitting stations, three control stations and one control and monitoring station. Another tool is the Differential Global Positioning System (DGPS), which enhances the accuracy of the global positioning system and provides its users with unprecedented accuracy in determining their geographical position. There are currently 19 stations in Canada.

Canadian Coast Guard's Aids to Navigation program continues to evolve in a world of constant technological change. The program now enjoys a lighting system relying almost exclusively on light emitting diode technology. Where practical, buoys are now made of plastic, which greatly reduces CCG's reliance on large vessels to remove and maintain them. Much work is also under way to introduce a new

four-season lighted buoy, which will provide mariners with enhanced capabilities and reduce maintenance, especially in the wintertime.

Last but not least, the advent of the e-Navigation concept and its many possibilities is also being monitored for potential impacts and opportunities for CCG – such as the introduction of virtual aids to navigation systems. Over the years, CCG has developed technical and operational expertise in a number of key components associated with e-Navigation, such as implementation of the Automatic Identification System (AIS), the deployment of the Long Range Identification Tracking (LRIT) system, and a pilot project for the transmittal of waterway information on the Québec portion of the St. Lawrence River.



Search and Rescue – Like a Family

by Joelle Pilon


The success of the Search and Rescue (SAR) program in Canada is due to effective cooperation between the federal government, provinces and municipalities. The Coast Guard's role is to lead, deliver and maintain preparedness for the maritime component of the program. In order to support SAR operations, the CCG operates 114 multitasked vessels, all with the capacity to respond to search and rescue intervention. It is especially important to mention the assistance of the Canadian Coast Guard Auxiliary, a volunteer organization including some 4,300 members and 1,200 ships.

"Members of the Coast Guard Auxiliary voluntarily take part in search and rescue missions with great commitment," says Henri Legros, national manager, SAR program in Ottawa. "When we receive a distress call, weather conditions are usually relatively difficult and these volunteers are risking their lives to save others. It is so motivating to us, CCG employees, to work side by side with these people. It is like a family! They know that if a mishap occurs on water, their colleagues and friends will be there to rescue them," explains Henri.

For more than ten years, Henri was a navigator for the Department of National Defence's Search and Rescue team and was responsible for rescue missions in military helicopters. He took part in six

rescue missions in collaboration with the Coast Guard during his service. "I'm proud to be part of Coast Guard management. I truly appreciate and understand employees' roles and responsibilities thanks to my experience as a navigator in the Canadian Forces. One of my responsibilities is to ensure, where possible, that Coast Guard operational employees are provided with the right tools to do their work," he says. "Although I no longer work on the operational side of the program, I try to contribute my knowledge and experience when creating and updating policies, procedures and standards that are important to the training of operational employees," adds Henri.

The Coast Guard coordinates interventions for some 7,000 marine incidents each year. Most of these incidents are mechanical failures and situations when no lives are in danger. In the course of an average year, the CCG rescues some 2,900 people, which translates to 97% of lives at risk - one of the best records in the world.

Everyone taking part in a SAR intervention, whether employees, volunteers or others, is pursuing the same goal: to save lives. The collaboration among departments, organizations and/or groups of people is key to the success of the search and rescue program in Canada, since teamwork makes all the difference. 



SAR specialists honing their skills during a training exercise.
Photo: Mike Mitchell, Pacific Region

Our Regions

A Beacon of Hope and Light Shines Brightly

continued from page 1

by Carol Bond

Here is the letter that led to CCG making a family's wish come true.

Dear Coast Guard,

This is probably the oddest request you've ever received. We live on Amherst Island facing Bath on Lake Ontario which is a short distance away from buoy KN8. Our son John, who is 23 and suffers from a mental disability, has a passion for buoys. Last summer, we read that the Coast Guard's big standard buoys were being replaced with lighted spars. If these new lighted spars are doing year-round duty, there must be a collection of old buoys and old winter spars that have been retired. We would like to offer to adopt, buy, rent, and care for a retired marker buoy.

John does not have the academic ability to work for the Coast Guard, but since his earliest days he has been magnetically attracted to buoys and Coast Guard ships. We fought off nightmares by watching KN8 flashing across the bay from our house. As soon as the ice goes out in the spring, we have to go "pet the buoys" to make sure they got through the winter. For his 5th birthday, John wanted to visit the buoys at the Prescott base. A kind person said yes, and that was probably the best day of his life.

Can you help us find a retired buoy to put in our garden for John?

Sincerely,

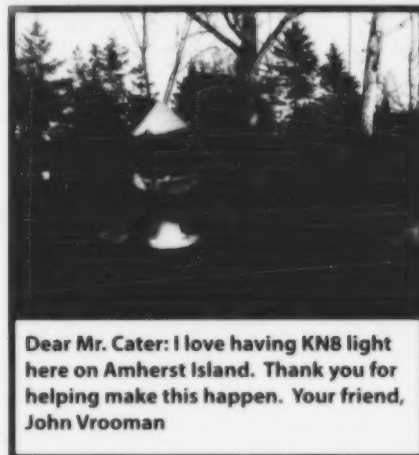
Rosemary, David and John Vrooman

The kind person the Vrooman family speaks of in their letter was Ted Cater, Supervisor of the Marine Aids Program at the CCG base in Prescott. "Actually, I remember this," Ted said. "I escorted the Vroomans onto the base when the photo was taken. Hard to believe it was 18 years ago!" Ted recalled when the Vroomans shared stories of how John would go to sleep watching the flashing light. "He was quite excited when he visited the base; he hugged the buoy and took lots of pictures."

Given the fact the original KN8 was a massive buoy, weighing about 6,000 pounds and standing six feet high, Ted offered a solution. How about offering something a little more portable, perhaps a retired buoy lantern?

In comes Geoff Fortier, Prescott's Supervisor Marine Aids Technician, who took it from there. Once Geoff heard Ted's proposal and read the family's letter, he took it upon himself to re-wire the old KN8 lantern to AC power, making it house-current and display friendly. Needless to say the Vrooman family was contacted and overjoyed to receive the lantern.

"You have no idea how much this means to our family," Mrs. Vrooman said.



Dear Mr. Cater: I love having KN8 light here on Amherst Island. Thank you for helping make this happen. Your friend, John Vrooman

"Imagine you are walking back and forth in front of the window every night with this baby who can't sleep, who wakes up with nightmares... You're running on empty all the time... The only company in the middle of the night is this flashing light that goes on, 3 miles away, every five seconds."

Mrs. Vrooman stated that, once John started to notice the flashing light, he was comforted by it. Now, 18 years later, the light of buoy KN8 is enjoying retirement in the Vrooman home and John takes good care of it. The arrival of the light, flashing every five seconds, was like winning the lottery and a family reunion all in one. "Many thanks to our friends at the Canadian Coast Guard," Mrs. Vrooman said. "We are grateful for your kindness."



Creating Diversity in the Workplace

*By Bea Noel &
Terri Lynn Broomfield*

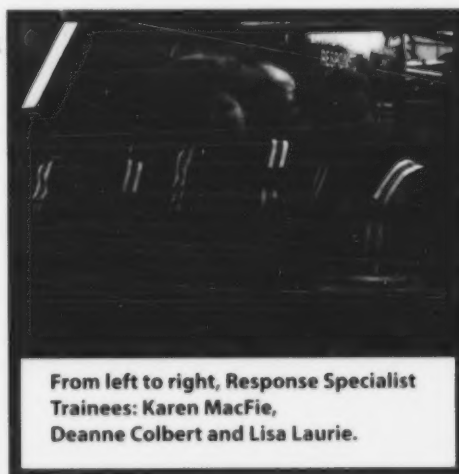
The diversity of our country is becoming increasingly more reflected in our workforce. The need for us to attract and retain the groups identified as employment equity (EE) groups is more than just a policy or a federal departmental goal, it is key to our future.

The Newfoundland and Labrador (NL) Region has been hard at work implementing two employment equity (EE) initiatives in the hopes of doing just that.

The first initiative deals with the employment representation gap for women in the General Technical group (GT) which is reflected in our Environmental Response (ER) section, where all operational positions are filled by men. Roger MacDonald recognized this when he became Superintendent of ER. As a result, he developed a proposal to recruit three women who completed their initial Millwright College formal classroom training and were ready to commence their apprenticeship program.

Mr. MacDonald generated a proposal and sought both regional and national approval to create three GT-01 term training positions in ER by using the EE flexibilities and authorities outlined in Fisheries and Oceans Canada's EE strategy. These training positions have provided a chance for the

participants to complete their trade's practical experience factors, as well as undergo a planned program of formal and on-the-job training for environmental response activities. This will prepare them for the duties of a fully qualified response specialist once they have completed their apprenticeship program in approximately four years. At that time, successful candidates will be considered for appointment at the full classification of response specialist positions, currently GT-03.



From left to right, Response Specialist Trainees: Karen MacFie, Deanne Colbert and Lisa Laurie.

Our Region's second EE initiative involved some of the Marine Superintendent's staff, who met with various groups in Goose Bay and other communities along the Labrador North Coast, to see if there was an interest in setting up both the Bridge Watch and Marine Diesel training programs in Labrador. The training would prepare employment equity groups for entry-level seagoing positions. The intent is to teach the courses at the College of the North Atlantic in Goose Bay in partnership with the Marine Institute. Coast Guard will commit

to provide the sea training phase for each of these programs. This past year, the Marine Division has deployed five aboriginal people from the Bridge Watch Program at the College of the North Atlantic in Corner Brook for cadet sea phases. Three of the five completed term employment assignments in December 2008 and all five have recently applied for deckhand positions to extend their employment tenure.

Both initiatives are important steps towards increasing the diversity in our workforce, allowing us to ensure that we recruit people with the skills we need.

Efforts to improve employment equity will continue to grow in our Region, where the number of women actively working in seagoing positions has increased over the last number of years. Prior to 2000, there were only 10 women working onboard Coast Guard ships in the Region. To date, we have 34 women working on our vessels.

It's a great start, and we hope these programs will help us to bring more diversity to the Coast Guard.



Employee Recognition

As the Commissioner noted in a Note from the Desk on December 6, 2008, the names of a small number of employees were mistakenly left out of the 2008 *Employee Recognition Edition* of *Echo*. Their names appear below and will also be published in this year's *Employee Recognition Edition*.

Long Service Awards

In 2007, many Canadian Coast Guard employees reached long-service milestones in their careers in the Public Service of Canada. The Coast Guard is very proud to be able to count among its own those people who have devoted so many years to the Public Service.

Newfoundland and Labrador Region

30 years of service

Thomas Mackey
William Blackwood

Audrey Burry
John Chipman

Terry Dooley
Gerry Mallard

Stewart Welshman
Tom Rossiter

25 years of service

John Butler
Paul Thomas Dunphy
Carson Wayne Sturge

Gary Young
Linda Maher
Gordon P. Reid

John Simms
Bill Dicks
Kevin Barnes

Leonard Benedict Dunn
William Anthony Hann
Kevin Melbourne

Mark W. Kavanagh

Ray Browne

Michael Gerard Crockwell

ÉCHO

HIVER 2009



2 Coin du sous-commissaire
Notre sous-commissaire René Grenier, nous parle de notre rôle en sûreté maritime et nous donne un aperçu des initiatives présentement en cours à la Garde côtière afin d'appuyer nos partenaires pour assurer la sûreté maritime au Canada.



3 Pleins feux sur les services maritimes
Notre nouvelle section, Qui fait quoi ?, a été établie pour accentuer le travail formidable de nos employés, nos programmes, nos secteurs et nos régions. Nous commençons par mettre l'accent sur les services maritimes.



11 Favoriser la diversité au travail
Nos amis de la région de Terre-Neuve et du Labrador partagent les détails de deux initiatives en cours dans leur région pour créer de la diversité dans leur lieu de travail en approchant des candidats des groupes visés par l'équité en matière d'emploi.

Nos régions



John Vrooman, 5 ans (1990), pose avec la bouée KN8. John est, fort probablement, le plus grand partisan de la Garde côtière.

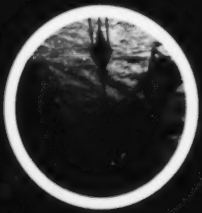
L'admiration d'un garçon pour la Garde côtière, l'amour que ses parents ont pour lui et un geste aimable ont littéralement apporté à une famille une lueur d'espoir.

Garde côtière canadienne

www.ccg-gcc.gc.ca

ÉCHO

HIVER 2009



Nos régions

Une balise qui brille donne lueur d'espoir



John Vrooman, 5 ans (1990), pose avec la bouée KN8. John est, fort probablement, le plus grand partisan de la Garde côtière.

L'admiration d'un garçon pour la Garde côtière, l'amour que ses parents ont pour lui et un geste aimable ont littéralement apporté à une famille une lueur d'espoir.

suite à la page 10

Coin du sous-commissaire



Je suis heureux d'avoir l'occasion de vous parler par l'entremise de notre bulletin national. Cette colonne me permettra de vous mettre à jour sur les projets présentement en cours au sein de mon équipe, ainsi que de vous faire part de mes opinions sur les événements et initiatives qui forment le futur de la Garde côtière. Dans cette édition, j'aimerais faire le point sur le travail présentement en cours concernant la sûreté maritime.

À la suite des événements du 11 septembre, le gouvernement fédéral a réévalué les réseaux de transports canadiens et a évalué la capacité des ministères et des organismes, tous en vue d'adresser les lacunes dans la structure de sécurité du pays. Il a été établi que les ressources maritimes et la capacité de collecte d'information maritime de la Garde côtière canadienne (GCC) de même que la capacité de surveillance aérienne du ministère des Pêches et Océans (MPO) jouent un rôle clé dans l'appui de la sécurité nationale. Le groupe de la Sûreté maritime de la GCC a été établi pour fournir sa

partie de la contribution ministérielle à la sécurité nationale au moyen d'un leadership proactif et de la gestion du dossier de la sûreté maritime au sein du MPO. Le groupe est également responsable de développer et de mettre en œuvre des stratégies en harmonie avec les priorités du gouvernement fédéral en matière de sûreté maritime.

En collaboration avec la flotte à l'échelle nationale et régionale, ainsi que les représentants des Services maritimes et des Services techniques intégrés et les experts en programmes de la Direction générale de la conservation et de la protection du MPO, le groupe de la Sûreté maritime évalue les ressources ministérielles en vue d'améliorer notre contribution à la sécurité nationale. Le groupe appuie également une suite d'initiatives visant à offrir des solutions de service à valeur ajoutée à une gamme de ministères et agences ayant le mandat de veiller à la sécurité et à l'application au Canada.

Le vaste mandat de la GCC comprend l'obligation, en vertu de la *Loi sur les océans*, de mettre à disposition des navires, des aéronefs et d'autres services maritimes pour respecter les priorités maritimes du gouvernement fédéral, y compris la sûreté maritime. Cela permet au groupe de sûreté maritime de faciliter l'appui du MPO de plusieurs façons incluant l'utilisation de données provenant des divers systèmes d'information pour améliorer la connaissance du domaine maritime.

Parmi ces systèmes d'information, il y a le Système d'identification

automatique (SIA) et le Système d'identification et de localisation à longue portée des navires (SILLPN), qui sera opérationnel à partir du 1er juillet 2009. Le SIA examine et identifie des navires s'approchant et fonctionnant au-dessous des Grands Lacs, jusqu'à un maximum de 40 milles marins des côtes est et ouest du Canada. Une fois qu'il est en place, le système SILLPN recueillera des données sur la position des navires canadiens prédéterminés partout au monde et des navires SOLAS (sauvegarde de la vie humaine en mer) se trouvant jusqu'à 1 000 milles marins des rives canadiennes.

Le groupe de la Sûreté maritime se charge aussi de l'orientation de la participation du MPO aux Centres des opérations de la sûreté maritime (COSM) interministériels. Ces centres multiservices sont dotés et opérés par des représentants de l'Agence des services frontaliers du Canada, de la Garde côtière canadienne, du ministère de la Défense nationale, de la Gendarmerie royale du Canada et de Transports Canada.

Il y a trois COSM au Canada, soit sur la côte est, la côte ouest et aux Grands Lacs. Ces centres servent à créer une sensibilisation aux situations maritimes en regroupant les connaissances et les ensembles de compétences de cinq organismes gouvernementaux qui contribuent à la sûreté maritime. Notre rôle dans les COSM est d'aider à établir, à évaluer et à appuyer l'intervention mise en œuvre à la suite de toute menace à la sûreté maritime qui pourrait compromettre la sécurité, la sûreté, l'environnement ou l'économie du Canada.



Qui fait quoi ?

Pleins feux sur les services maritimes

L'éventail des programmes qu'offrent les Services maritimes a pour but de procurer à la population maritime des voies navigables sécuritaires, efficaces et accessibles, ainsi que de protéger notre environnement maritime contre les déversements attribuables aux navires. Notre organisme exploite six programmes qui contribuent ensemble à réaliser ce but.

Dans ce numéro d'*Écho*, nous vous présentons trois de ces programmes, dont les services de gestion des voies navigables, les aides à la navigation, ainsi que la recherche et le sauvetage. On se penchera sur l'intervention environnementale, le déglaçage, ainsi que sur les services de communications et de trafic maritime dans le numéro qui paraîtra au cours de l'été.

Les rôles et responsabilités en matière de gestion des voies navigables consistent, entre autres, à élaborer les politiques, les directives et les normes nationales

qui, réunies, nous assurent que les chenaux au Canada présentent une conception sécuritaire et que ceux-ci ne posent aucun danger pour la navigation maritime. Pour de plus amples renseignements au sujet du programme et sur les projets présentement en cours au sein des gestion des voies navigables, nous vous invitons à examiner ces détails avec les yeux d'un employé affecté au programme en lisant **Trouvaille dans le Saint-Laurent** à la page 6.

Le programme d'aides à la navigation consiste à fournir, exploiter et entretenir au-delà de 17 000 aides à la navigation de courtes et de longues portées à l'échelle nationale, pour ainsi permettre aux marins de naviguer de façon sécuritaire et efficace en eaux canadiennes. Le programme

comprend également la publication et la distribution de renseignements sur la navigation sécuritaire sous forme d'avis aux navigateurs (NOTMAR). Afin d'en apprendre davantage sur les projets continus d'aides à la navigation, nous vous encourageons à lire **Pèlerinage dans la baie de Fundy** à la page 8.

La mission du programme de recherche et sauvetage consiste à sauver et à protéger des vies dans l'environnement maritime. Elle vise également à rechercher et à venir en aide aux gens et aux navires qui sont, ou qu'on croit être, en danger. Pour connaître le point de vue d'un spécialiste de sauvetage et l'importance d'une approche unique axée sur un partenariat, nous vous invitons à consulter **Recherche et sauvetage – une grande famille** à la page 9.

À l'intérieur

Le coin du sous-commissaire	2
Qui fait quoi ?	3
Photos à l'affiche	5
Nos régions	10
Reconnaissance des employés	12

Écho

Écho est disponible sur le site intranet de GCC au: http://ccg-gcc.ncr.dfo-mpo.gc.ca/echo/main_f.htm

Rédacteur, conception et mise en page :
Martin Beaupré

Avec l'aide de :
Cathy Barratt, TJ Clifford, Joelle Pilon

Publié par :
Services de gestion intégrée des affaires
Garde côtière canadienne
Ottawa (Ontario)
K1A 0E6

Collaborateurs :
Carol Bond, Bea Noel,
Terri Lynn Broomfield, Joelle Pilon,
Mark Henry, Roy Klohn, Henri Legros,
Gilles Gaudet, Pierre Rouleau

Qui fait quoi ?

Pleins feux sur les services maritimes

L'éventail des programmes qu'offrent les Services maritimes a pour but de procurer à la population maritime des voies navigables sécuritaires, efficaces et accessibles, ainsi que de protéger notre environnement maritime contre les déversements attribuables aux navires. Notre organisme exploite six programmes qui contribuent ensemble à réaliser ce but.

Dans ce numéro d'*Écho*, nous vous présentons trois de ces programmes, dont les services de gestion des voies navigables, les aides à la navigation, ainsi que la recherche et le sauvetage. On se penchera sur l'intervention environnementale, le déglacage, ainsi que sur les services de communications et de trafic maritime dans le numéro qui paraîtra au cours de l'été.

Les rôles et responsabilités en matière de gestion des voies navigables consistent, entre autres, à élaborer les politiques, les directives et les normes nationales

qui, réunies, nous assurent que les chenaux au Canada présentent une conception sécuritaire et que ceux-ci ne posent aucun danger pour la navigation maritime. Pour de plus amples renseignements au sujet du programme et sur les projets présentement en cours au sein des gestion des voies navigables, nous vous invitons à examiner ces détails avec les yeux d'un employé affecté au programme en lisant *Trouvaille dans le Saint-Laurent* à la page 6.

Le programme d'aides à la navigation consiste à fournir, exploiter et entretenir au-delà de 17 000 aides à la navigation de courtes et de longues portées à l'échelle nationale, pour ainsi permettre aux marins de naviguer de façon sécuritaire et efficace en eaux canadiennes. Le programme

comprend également la publication et la distribution de renseignements sur la navigation sécuritaire sous forme d'avis aux navigateurs (NOTMAR). Afin d'en apprendre davantage sur les projets continus d'aides à la navigation, nous vous encourageons à lire *Pèlerinage dans la baie de Fundy* à la page 8.

La mission du programme de recherche et sauvetage consiste à sauver et à protéger des vies dans l'environnement maritime. Elle vise également à rechercher et à venir en aide aux gens et aux navires qui sont, ou qu'on croit être, en danger. Pour connaître le point de vue d'un spécialiste de sauvetage et l'importance d'une approche unique axée sur un partenariat, nous vous invitons à consulter *Recherche et sauvetage - une grande famille* à la page 9.

Écho

Écho est disponible sur le site intranet de GCC au: http://ccg-gcc.ncr.dfo-mpo.gc.ca/echo/main_f.htm

Rédacteur, conception et mise en page :
Martin Beaupré

Avec l'aide de :
Cathy Barratt, TJ Clifford, Joelle Pilon

Publié par :
Services de gestion intégrée des affaires
Garde côtière canadienne
Ottawa (Ontario)
K1A 0E6

Collaborateurs :
Carol Bond, Bea Noel,
Terri Lynn Broomfield, Joelle Pilon,
Mark Henry, Roy Klohn, Henri Legros,
Darren Gaudet, Pierre Rouleau

A l'intérieur

Le coin du sous-commissaire 2

Qui fait quoi ? 3

Photos à l'affiche 5

Nos régions 10

Reconnaissance
des employés 12

L'océan, c'est ma vie !

Une entrevue avec Diane Furtney par Martin Beaupré

En tant qu'employé à l'administration centrale de la Garde côtière à Ottawa, je n'ai jamais eu le plaisir de mettre le pied sur un de nos navires, ni même d'y naviguer. Cependant, grâce à mon travail à la rédaction du bulletin *Écho*, j'ai eu l'opportunité de m'entretenir avec plusieurs employés au pays qui ont navigué à bord des navires de la Garde côtière et qui en sont très fiers.

Diane Furtney, seconde officière (Navigation) à bord du NGCC *Sir William Alexander* est une de ces employés. J'ai eu le plaisir de converser avec Diane au sujet de sa vie en mer et de sa carrière au sein de la Garde côtière.

Martin Beaupré (MB) : Qu'est-ce qui vous a amené à la Garde côtière ?



Le NGCC *Sir William Alexander*,
la deuxième demeure de Diane.

Diane Furtney (DF) : Lorsque j'étais jeune, j'ai eu la chance de traverser l'Atlantique à plusieurs reprises à bord de navires pour passagers. C'est alors que je suis tombée en amour avec la mer. C'est également à ce moment-là que j'ai cru que je voulais consacrer ma vie à bord d'un navire.

À mon entrée dans le marché du travail, les postes de métiers en mer n'étaient pas facilement accessibles aux femmes. Celles-ci pouvaient occuper

des postes à terre au sein d'entreprises et d'organisations du secteur maritime, mais très peu se voyaient offrir la chance, en tant que femmes, de prendre le large.

Heureusement, la Garde côtière offrait une telle chance. Un jour, alors que j'étais à l'école, j'ai croisé par hasard une affiche contenant de l'information sur la Garde côtière. J'y ai regardé de plus près et j'ai réalisé qu'il s'agissait du Collège de la Garde côtière. C'est ainsi que je me suis inscrite au programme de navigation en 1978. J'ai reçu mon diplôme en 1981 et j'ai obtenu ma première affectation à bord d'un navire de la Garde côtière. J'étais très excitée. J'ai enfin eu la chance de partir en mer. Trente années plus tard, j'y suis encore et j'adore ce que je fais !

MB : Vous comptez donc plus de 30 années d'expérience au sein de la Garde côtière. Avez-vous servi au sein de la flotte pendant toute votre carrière ?

DF : Non. J'ai également occupé un certain nombre de postes basé à terre. J'ai travaillé au Bureau des glaces, au Centre des opérations régionales à Dartmouth en Nouvelle-Écosse, en plus d'avoir œuvré au Centre de coordination des opérations de sauvetage à Halifax. Il s'agissait d'occasions qui se sont présentées et que je voulais saisir, puisqu'étant bilingue, plus de portes s'ouvraient devant moi. Cependant, c'est avec la mer que j'étais vraiment en amour et où je souhaitais retourner. C'est alors que j'ai repris le service avec la flotte.

MB : À bord de combien de navires avez-vous servi tout au long de votre carrière ?

DF : Mon Dieu ! J'ai navigué à bord de tellement de navires, que je ne m'en souviens plus. J'ai navigué à bord de plus de 15 navires de la Garde côtière au cours de ma carrière. Certains

d'entre eux ne sont plus en service, comme le *Daring*, le *Alert*, le *Labrador*, le *Tupper*, le *Narwhal*, le *John A. MacDonald* et le *Alexander McKenzie*. D'autres sont encore en service, dont le *Hudson*, le *Louis S. St-Laurent*, le *Earl Grey*, le *Pierre Radisson* et, un de ceux à bord duquel j'ai consacré passablement de temps, le *Matthew*.

J'ai également servi à bord des deux navires à avoir portés les noms *Edward Cornwallis* et le *Sir William Alexander*, qui est celui qui m'accueille encore.

MB : Lorsque vous songez à tous les services que nous offrons à bord de nos navires, y en a-t-il un que vous appréciez plus que les autres ?

DF : En réalité, j'apprécie tous les programmes auxquels nous participons lorsque nous travaillons à bord des navires de la Garde côtière. C'est là le côté amusant de la chose. Vous faites tellement de choses différentes. Cependant, je dois dire que la meilleure expérience que j'ai vécue et celle dont je suis particulièrement fière concerne un projet scientifique qu'on a réalisé alors que j'étais à bord du *Hudson*. De façon plus précise, il s'agit du travail dans les domaines de la biologie marine et de l'océanographie. Quelle expérience formidable !

J'ai eu la chance de rencontrer des scientifiques de partout sur la planète qui s'adonnaient à la recherche à bord du navire. Ce fut vraiment excitant de voir ce qui existe dans l'environnement marin et d'y trouver des choses qu'on n'a jamais vues auparavant. Je me sentais comme si je participais à une découverte qui allait modifier la façon dont le monde voit nos océans.

Il est aussi très intéressant de collaborer avec les différents ministères et organismes du fédéral. Il est tout aussi formidable de rencontrer

de nouvelles personnes et d'apprendre certaines des choses qu'ils font est fantastique !

MB : Puisque vous êtes une officière à bord d'un de nos navires, je présume que vous faites partie d'une poignée de femmes qui occupent un tel poste à bord des navires de la Garde côtière. Vous imaginez-vous parfois de cette façon ?

DF : Il y avait relativement peu de femmes à bord de nos navires lorsque j'ai entrepris ma carrière. N'oublions pas toutes ces femmes qui ont travaillé en tant que membres d'équipage à bord des navires pendant plusieurs années et qui le font encore ! Certaines d'entre elles ont plus de 20 années de service à divers postes. Cependant, le nombre de femmes officières est relativement limité. En fait, je suis la femme officière ayant servi le plus longtemps dans ma région. Il s'agit là d'un fait dont je suis vraiment fière !

De nos jours, le nombre de femmes montant les rangs et inscrites au Collège de la Garde côtière est en hausse. Mais pour l'instant, en tant que femme officière dans ma région, il existe un écart de près de 20 ans entre moi et la prochaine femme officière. Vingt ans ! Ce n'est pas peu dire !

Donc, lorsque j'y pense, même si je suis fière d'être une des rares femmes officières ayant servi pendant autant de temps à la Garde côtière, la situation reste quand même triste.

Les femmes ont leurs places à bord des navires de la Garde côtière, que ce soit en tant qu'officière, membre d'équipage, électricienne, mécanicienne, cuisinière ou infirmière.

Nous en sommes la preuve vivante. La Garde côtière a beaucoup à offrir aux femmes, mais celles-ci peuvent également apporter énormément à la Garde côtière.

suite à la page 7

Photos à l'affiche

La fin d'une autre journée chargée !



Cette photo nous vient de M. Roy Klohn, matelot de 1re classe de la région du Pacifique. Le *Penac* admire le soleil qui se couche à la fin d'une journée chargée.

L'histoire en évolution !



Cette photo nous vient de Carol Bond, agente des communications de la région du Centre et de l'Arctique. Cette photo représente un hélicoptère de la GCC atterrissant sur un navire de la marine canadienne durant Opération Nanook 2008. Ceci représente la première fois qu'un de nos hélicoptères a l'autorisation de faire un tel atterrissage.

Trouvaille dans le Saint-Laurent

par Joelle Pilon

« Lors de nos opérations de dragage d'entretien, il nous arrive à l'occasion de trouver des troncs d'arbres, des ancres de navires, mais plus rarement des balles de golf comme cela s'est produit lors de travaux effectués au cours des derniers mois sur le lac St-Pierre dans le fleuve Saint-Laurent. Il est à se demander si Tiger Woods est venu passer des vacances incognito dans cette belle région ! » dit Pierre Rouleau, surintendant du service de gestion des voies navigables, région du Québec.

Par son service de gestion et d'entretien des voies navigables, la région du Québec veille à ce que les travaux de dragage assurent une profondeur d'eau sécuritaire pour la navigation, en particulier dans les 240 km de chenal dragué du Saint-Laurent.

En parlant de son travail, Pierre dit : « J'ai le sentiment d'apporter une contribution importante à la sécurité et l'efficacité de la navigation, et à la protection de l'environnement marin de notre beau fleuve. » Il ajoute que pour lui, résidant de la région depuis toujours, il est enchanté de faire partie d'une remarquable équipe diversifiée de la Garde côtière canadienne (GCC), qui s'occupe de la sécurité et de la protection du fleuve. La diversité des tâches et des personnes avec qui il transige quotidiennement

est en grande partie ce qui rend son travail encore plus intéressant et motivant.

Selon Pierre, l'un des plus grands défis du groupe de gestion des voies navigables et de la majorité des autres programmes de la GCC serait d'assurer l'équilibre entre les intérêts économiques du Canada et la protection environnementale de nos eaux en accord avec les grands principes du développement durable. « Ce n'est pas facile de plaire à tous, mais nous nous ajustons aux demandes et faisons de notre mieux pour les satisfaire dans les limites de notre mandat et de nos objectifs, » ajoute-t-il.

Pour assurer la satisfaction de notre clientèle, la Garde côtière canadienne a plusieurs projets en cours présentement, dont l'étude Post-Panamax sur le fleuve Saint-Laurent. Étant donné l'augmentation du trafic maritime qui est largement attendue dans un avenir rapproché, les ports canadiens cherchent des façons d'augmenter leur compétitivité. Les représentants de l'industrie du transport ont informé la GCC de leurs intentions d'utiliser une nouvelle génération de navires plus larges connue sous le nom de « post-Panamax » à destination du port de Montréal. En vertu des lignes directrices de conception des voies navigables courantes, la GCC ne permet pas à de tels navires de se croiser dans le tronçon de la voie navigable compris entre Québec et Montréal en raison de la largeur limitée dans cette zone.

En partenariat avec Transports Canada, l'Administration de pilotage des Laurentides et les représentants de l'industrie du transport maritime, la GCC dirige une étude d'analyse des risques dont le but est d'évaluer dans quelle mesure ce nouveau type de navire peut venir au port de Montréal régulièrement et de déterminer quelles conditions et restrictions (largeur maximum, vitesse de navigation, sens unique, etc.) devraient être exigées pour assurer la sécurité et l'efficacité de la navigation et la protection environnementale tout en limitant l'impact sur les autres utilisateurs de nos voies navigables, tels que les plaisanciers, les croisiéristes et les communautés riveraines.

Ceci dit, les 18 employés travaillant dans les services de Gestion des voies navigables (13 dans les régions et cinq au siège social), en collaboration avec tous les autres employés de la GCC et de Pêches et Océans Canada, auront du pain sur la planche pour y implanter les nouvelles technologies qui permettront d'augmenter la compétitivité du transport maritime canadien en protégeant la sécurité des navigateurs et notre environnement marin.



L'océan, c'est ma vie ! suite de la page 4

Il est bien plus facile pour les femmes de travailler et de se faire accepter à bord des navires que ce l'était 'dans le bon vieux temps !'

MB : Sachant que les femmes ont été identifiées comme étant un des

groupes d'équité en matière d'emploi que nous devons cibler dans le cadre de notre planification de la relève, que doit faire la Garde côtière, selon vous, pour attirer davantage de femmes ?

DF : Je pense que c'est le cas pour tous nos besoins en matière de recrutement, mais je crois que nous devons nous impliquer davantage dans les écoles. Lorsque j'y repense, la seule annonce de la Garde côtière en tant qu'employeur était une affiche apposée sur un mur. J'ai dû faire preuve d'initiative pour en apprendre plus sur le sujet.

Nous devons nous impliquer au sein de nos communautés et dans nos écoles en demandant à nos gens en uniformes d'aller entretenir ces gens au sujet de la Garde côtière et des choses formidables que nous réalisons. La meilleure façon d'attirer les gens consiste à demander à ceux qui ont évolué à bord des navires de rendre visite aux écoles. Il ne suffit pas de lire un dépliant ou de voir des photos sur une affiche.

Cela nous donnerait également la chance d'interagir, de répondre aux questions et de partager nos expériences personnelles. Impliquons-nous dans les écoles, les universités et les collèges communautaires. Nous devons informer les gens sur les emplois formidables que leur réserve la Garde côtière et les occasions palpitantes offrant des possibilités d'avancement énormes. Nous devons leur dire qu'ils ont la possibilité de croître avec la Garde côtière. Il s'agit là d'une chose qui est absente à mon avis. Je crois que les employés constituent le principal atout de la Garde côtière. Nous travaillons tous corps et âme et nous sommes fiers de ce que nous faisons. Nous sommes fiers de dire à qui veut l'entendre que nous travaillons pour la Garde côtière. Pour cette raison, je crois que nous sommes les meilleurs ambassadeurs de la Garde côtière. Je crois que cette

fierté constitue un outil inestimable et une ressource encore inexploitée.

MB : Si vous aviez la chance de vous adresser à des gens qui envisagent une carrière dans la Garde côtière, que leur diriez-vous ?

DF : Je leur dirais qu'un emploi dans la Garde côtière ne ressemble en rien à ces autres emplois que vous pourrez trouver ailleurs. Nous devons relever des défis jour après jour sans jamais savoir ce qui nous attend. Vous ne vous ennuierez jamais. Vous aurez la chance de prendre place à bord des navires, de rencontrer toutes sortes de gens de partout au pays et d'ailleurs sur la planète.

Par exemple, j'ai participé en 2005 aux compétitions internationales de recherche et sauvetage. Il s'agit là d'exercices où nous appliquons nos aptitudes en recherche et le sauvetage et développer nos relations de travail avec nos partenaires, comme la Garde côtière auxiliaire et la Garde côtière américaine (USCG).

Au cours de cette compétition, j'ai eu l'occasion de rencontrer la commandante de la USCG responsable de la zone atlantique. Puisque nous avons fait connaissance, elle m'a invitée à la base de la USCG à Norfolk en Virginie. Cette dame est maintenant la commandante adjointe de la USCG, c'est-à-dire la vice-commandante de la USCG. Cela vous démontre ce qui peut arriver lorsqu'on fait ce travail.

Il s'agit cependant d'un travail difficile. Ce n'est pas comme un emploi de bureau de 9h00 à 17h00, c'est ce qui le rend plus agréable. En évoluant à bord des navires, vous voyez Mère Nature à son meilleur. Vous avez l'occasion d'observer des baleines, des oiseaux, diverses formes de vie marine... en étant même payé pour le faire !!

Cependant, vous apprenez également

à connaître les pires côtés de Mère Nature et c'est là, je crois, que se trouvent les plus grands défis. Aucun emploi ne ressemble à celui-ci.



Cette photo a été prise par Diane à bord du Sir William Alexandre lorsqu'il a rencontré du temps orageux au grand large.

MB : S'il y avait une chose que vous pouviez changer à la Garde côtière, quelle serait-elle ?

DF : Nous faisons tous un tas de bonnes choses. Malheureusement, la plupart du temps, nous n'entendons parler de la Garde côtière que lorsqu'elle commet des erreurs. La GCC représente bien plus. Bien des gens ne savent rien de la Garde côtière. Ceux qui nous connaissent pensent que nous sommes semblable à la Garde côtière américaine. Cependant, nous ne sommes pas la Garde côtière américaine, nous sommes la Garde côtière canadienne.

Je crois que nous devons améliorer nos communications avec les médias et la population en général. Nous devrions faire connaître toutes ces choses merveilleuses que nous faisons. Les occasions de partager des histoires intéressantes sont nombreuses. Les contribuables défraient nos salaires et nos opérations. Je crois que nous devrions leur rendre des comptes. Je crois que nous avons raison d'être fiers.

MB : Merci, Diane.

DF : Merci.

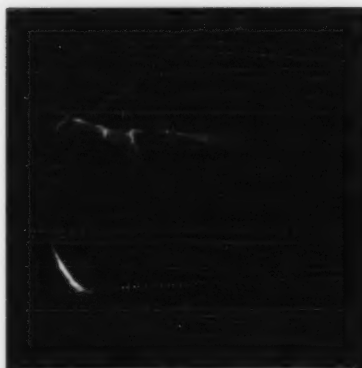


Pèlerinage dans la baie de Fundy

par Joelle Pilon

« Il existe tellement de raisons pour lesquelles je me considère chanceux d'effectuer ce travail. Nous visitons des sites éloignés en hélicoptère, nous travaillons avec une diversité de gens et nous prenons en photo de merveilleuses choses que nous voyons en cours de route, » dit Darren Gaudet, surintendant par intérim, Aides à la navigation, région des Maritimes.

Des plus de 6 000 aides à la navigation fixes à travers le pays, quelque 830 d'entre elles sont dans la région de Maritimes. Il y a cinquante stations de phare d'importances majeures et 150 autres sont d'importances mineures. Elles sont toutes automatisées, à l'exception de celle que l'on retrouve sur l'île Machias Seal. « Au printemps dernier, alors que nous nous rendions sur cette île pour y effectuer l'inspection semestrielle de son phare, nous avons aperçu dans la baie de Fundy un requin-pèlerin, le deuxième plus gros poisson au monde par sa taille.



Un requin-pèlerin.

Ce n'est pas à tous les jours qu'on peut admirer une telle merveille, » dit Darren. La chance d'apercevoir des choses des plus extraordinaires dans les environnements dulcicoles et maritimes du Canada est significative lorsqu'on est membre de l'équipe d'aides à la navigation.

La région a un mélange d'aides à la navigation de courte et de longue portées. Les aides à la navigation de courte portée comprennent des aides visibles (phares et bouées), des aides sonores (cornes de brume), ainsi que des aides radars (réflecteurs et balises). « Un des défis qu'on doit relever tous les jours consiste à répondre aux nombreux appels provenant des communautés avoisinantes, parce que les cornes de brume se déclenchent facilement. Pour remédier à la situation, on y envoie un technicien chaque fois, » explique Darren.

Les aides à la navigation de longue portée comprennent le Loran-C, un système d'aides à la navigation de type radio hyperbolique qui procure des données de position aux navires sur les côtes est et ouest. Ce service comporte cinq postes de transmission, trois postes de contrôle et un poste de surveillance. Le système mondial de localisation différentiel (DGPS) est un autre outil qui vient rehausser la précision du système mondial de localisation et qui procure à ses utilisateurs une précision unique afin de déterminer leur position géographique. On en compte 19 à l'heure actuelle au Canada.

Le programme d'aides à la navigation de la Garde côtière canadienne (GCC) continue d'évoluer dans un monde où les changements technologiques sont constants. Ce programme compte maintenant un système d'éclairage axé presque exclusivement sur la technologie des diodes électroluminescentes. Dans la mesure du possible, les bouées sont maintenant fabriquées en plastique, ce qui réduit grandement la dépendance de la GCC à l'égard des gros navires chargés de les enlever et les entretenir. De nombreux efforts sont également en cours pour introduire une nouvelle bouée éclairée tout au long de l'année, ce qui procurera aux navigateurs une capacité accrue, en plus de réduire l'entretien, tout particulièrement en hiver.

Finalement, on étudie également la venue du concept de navigation électronique et ses nombreuses possibilités afin de déterminer les répercussions et les possibilités éventuelles pour la GCC, comme l'adoption de systèmes d'aides à la navigation virtuels. Au cours des ans, la GCC a acquis une certaine expertise technique et opérationnelle dans divers volets importants associés à la navigation électronique, comme la mise en œuvre du système d'identification automatique (SIA), le déploiement du système d'identification et de localisation à longue portée des navires (SILLPN), ainsi qu'un projet pilote axé sur la diffusion des renseignements sur les voies navigables dans la partie québécoise du fleuve Saint-Laurent.

Recherche et sauvetage - une grande famille

par Joelle Pilon

Le succès du programme de recherche et sauvetage (SAR) au Canada est un effort de coopération entre le gouvernement fédéral, les provinces et les municipalités. Le rôle de la Garde côtière canadienne (GCC) consiste à fournir et diriger le volet maritime du programme et à se maintenir en état d'alerte. Pour soutenir les opérations SAR, la GCC dispose de 116 navires multitâches ayant tous la capacité d'intervenir lors d'incidents de recherche et de sauvetage. Il ne faut surtout pas oublier qu'à ces ressources s'ajoute la Garde côtière auxiliaire canadienne, une organisation bénévole, qui compte environ 4 300 membres et 1 200 navires.

« Les membres de la Garde côtière auxiliaires participent volontairement aux interventions de recherche et sauvetage avec dévouement, » dit Henri Legros, gestionnaire national, programme SAR, siège social. « Habituellement, lorsqu'il y a un appel de détresse, les conditions météorologiques ne sont pas des plus faciles et ces bénévoles risquent leur vie pour en sauver d'autres. Il est tellement valorisant pour nous, employés de la GCC, de côtoyer ces personnes et de travailler avec elles. C'est comme une grande famille ! Ils savent que si un malheur se produit en mer, ils auront leurs collègues et amis qui leurs porteront secours, » explique t-il.

Henri a été navigateur pour l'équipe de recherche et sauvetage du ministère de la Défense nationale pendant plus de dix ans et était

responsable des missions de sauvetage dans les hélicoptères militaires. Il a participé à six sauvetages en collaboration avec la Garde côtière pendant son service. « Je suis fier de faire partie de la gestion de la Garde côtière. J'ai une grande appréciation et compréhension des rôles et responsabilités des travailleurs grâce à l'expérience que j'ai acquise en tant que navigateur dans les Forces canadiennes. Maintenant, une de mes responsabilités est de m'assurer que les employés opérationnels de la Garde côtière aient, autant que possible, les bons outils pour faire leur travail, » dit-il. « Bien que je ne sois plus sur le côté opérationnel du programme, j'essaie d'apporter mes connaissances et mon expérience pour créer et mettre à jour des politiques, des procédures et des normes qui sont d'une grande importance à la formation des employés du secteur des opérations, » ajoute Henri.

La Garde côtière coordonne les interventions pour environ 7 000 incidents maritimes par année. La plupart de ces incidents sont des bris mécaniques et des situations où des vies ne sont pas en danger. Au cours d'une année normale, la GCC sauve approximativement 2 900 vies, ce qui correspond à presque 97 p. cent des vies en danger, soit une des meilleures fiches au monde.

Toutes les personnes qui participent à une intervention de SAR, que ce soit des employés, des bénévoles ou autres, ont le même but : sauver des vies. Il va sans dire que la collaboration entre ministères, organismes ou groupes de personnes est la clé du succès du programme de recherche et sauvetage au Canada parce que travailler en équipe fait toute la différence.



Spécialistes SAR signifiant leurs compétences de sauveteurs durant un exercice en recherche et sauvetage. Photo: Mike Mitchell, région du Pacifique

Nos régions

Une balise qui brille donne lueur d'espoir

par Carol Bond

suite de la page 1

Voici la lettre qui a incité la Garde côtière canadienne (GCC) à acquiescer au désir d'une famille.

Chère Garde côtière,

Il s'agit probablement de la demande la plus bizarre que vous ayez reçue. Nous vivons sur l'île Amherst face à la municipalité de Bath sur le lac Ontario, à proximité de la bouée KN8. Notre fils John, qui a 23 ans et qui souffre d'un handicap mental, est un passionné des bouées. L'été dernier, nous avons lu que vous remplacez les grosses bouées standard de la Garde côtière par des bouées espar plus légères. Si ces nouvelles bouées plus légères font le travail à l'année longue, vous ramasserez peut-être les anciennes bouées ordinaires et les anciennes bouées espar qu'on a retirées. Par conséquent, nous aimerions vous offrir d'adopter, d'acheter, de louer et d'entretenir une de ces bouées de repère qu'on a retirées.

John ne possède pas l'instruction pour travailler au sein de la Garde côtière, mais depuis son plus jeune âge, il s'est senti attiré comme un aimant par les bouées et les navires de la Garde côtière. Nous avons passé des nuits blanches à observer, depuis notre demeure, la bouée KN8 clignotée dans la baie. Dès que la glace disparaît au printemps, nous devons aller « flatter les bouées » pour nous assurer qu'elles ont passées l'hiver. Pour son 5e anniversaire, John souhaitait visiter les bouées à la base de Prescott. Une âme charitable a acquiescé à sa demande et

ce fut probablement le plus beau jour de sa vie. Enfin, pouvez-vous nous aider à trouver une bouée hors service qu'on placerait dans notre jardin pour John?

Je vous remercie

Rosemary, David et John Vrooman

Cette âme charitable que la famille Vrooman nous décrit est nul autre que Ted Cater, surveillant du programme d'aides à la navigation à la base de la GCC qui se trouve à Prescott. « Je m'en souviens vraiment, » dit Ted.

« J'ai escorté les Vrooman sur la base où l'on a pris plusieurs photos. Difficile à croire, mais c'était il y a 18 ans ! » Ted se souvient du moment où les Vrooman lui ont raconté l'histoire sur la façon dont John s'endormait en regardant la bouée clignoter. « Il était passablement excité au moment de visiter la base. Il embrassait la bouée et prenait de nombreuses photos. »

Puisque la bouée KN8 originale était immense, avec un poids de près de 6 000 livres et une hauteur atteignant presque les six pieds, Ted a offert une solution. Et s'il leur donnait une chose un peu plus facile à transporter, peut-être la lanterne d'une bouée retirée du service ?

C'est alors qu'est intervenu Geoff Fortier, technicien surveillant du programme d'aides à la navigation à Prescott, qui a alors pris la relève. Lorsque Geoff entendit parler de la proposition de Ted et qu'il lu la lettre de la famille Vrooman, il entreprit de recâbler la lanterne de l'ancienne bouée KN8 afin de pouvoir l'alimenter en courant alternatif pour ainsi la présenter aux amis. Inutile de dire qu'on communiqua avec la famille qui déborda de joie à la pensée de recevoir la lanterne.



Cher M. Cater, merci d'avoir rendu ceci possible. J'aime avoir la lumière KN8 ici sur l'île Amherst. Votre ami, John Vrooman

« Vous n'avez aucune idée de ce que cela signifie pour notre famille, » dit Mme Vrooman. « Imaginez-vous déambulant devant la fenêtre à toutes les nuits en raison de ce bébé qui n'arrive pas à s'endormir, qui s'éveille en raison de cauchemars... Vous êtes toujours à bout de force... La seule compagnie que vous avez au beau milieu de la nuit est cette lumière qui clignote à toutes les cinq secondes, à trois milles de votre demeure. »

Mme Vrooman a déclaré que John sentait un certain réconfort lorsqu'il apercevait la lumière clignotante. Maintenant, 18 ans plus tard, la bouée KN8 bénéficie d'une retraite méritée à la maison des Vrooman et John en prend bien soin. La venue de cette lumière, qui clignote à toutes les cinq secondes, est comparable à la fois au gros lot de la loterie et au plaisir d'une famille réunie. « Nous remercions énormément nos amis de la Garde côtière canadienne, » déclare Mme Vrooman. « Nous vous sommes reconnaissants pour votre gentillesse. »



Favoriser la diversité au travail

Par Bea Noel et
Terri Lynn Broomfield

La région de Terre-Neuve et du Labrador (TNL) n'a épargné aucun effort au moment de mettre en œuvre deux initiatives sur l'équité en matière d'emploi (ÉE) dans l'espoir d'accroître la diversité.

La première initiative concerne l'écart au niveau de la représentation des femmes au sein du groupe technique général (GT), ce qu'on constate dans notre section sur l'intervention environnementale (ER) où tous les postes de type opérationnel sont occupés par des hommes. Roger MacDonald a reconnu cet état de chose au moment où il est devenu surintendant du groupe ER. Par conséquent, il a élaboré une proposition visant à recruter trois femmes ayant complétées leurs formations initiales en classe au collège des monteuses de machinerie et qui étaient prêtes à entreprendre leurs stages.

M. MacDonald a présenté une proposition et a tenté d'obtenir l'approbation aux niveaux régional et national afin de créer trois postes de formation GT-01 d'une durée déterminée dans la catégorie ER en faisant appel à la flexibilité et aux autorisations en matière d'ÉE qu'on énonce dans la stratégie du ministère de Pêches et Océans Canada. Ces postes de formation dans le domaine de l'intervention environnementale ont permis aux participants de compléter l'expérience pratique de leurs métiers, en plus de suivre un programme planifié de formation officielle en cours d'emploi afin de se

préparer à assumer les tâches d'un spécialiste parfaitement compétent dans les interventions au moment de compléter avec succès leurs programmes de stage. Il leur faudra près de quatre ans pour compléter ce programme, tout dépendant de l'initiative de chacun et du respect des exigences du programme de stage. Les candidats ayant réussi pourront ensuite prendre part au processus de nomination afin d'obtenir la classification correspondant aux postes de spécialiste des interventions, qui est présentement GT-03.



De gauche à droite, Stagiaires spécialistes en interventions : Karen MacFie, Deanne Colbert et Lisa Laurie.

La deuxième initiative de notre région en matière d'ÉE impliquait certains des employés du surintendant de la marine qui ont rencontré les divers groupes à Goose Bay et dans les autres communautés le long de la côte nord du Labrador afin d'identifier tout intérêt à l'égard de la mise sur pied de programmes de formation de l'équipe passerelle et du diesel marin au Labrador. Cette formation préparerait ainsi les groupes d'équité en matière d'emploi à des postes de navigants débutants. L'intention consiste à enseigner les cours au Collège de l'Atlantique nord à Goose Bay, et ce, en partenariat avec le « Marine Institute ». La Garde côtière s'engage ainsi à assurer la

phase de formation en mer pour chacun de ces programmes.

Au cours de la dernière année, la division maritime a déployé cinq Autochtones à titre de cadets de la marine dans le cadre du programme de l'équipe passerelle au Collège de l'Atlantique nord à Corner Brook. Trois de ces cinq individus ont complété des affectations d'une durée temporaire en décembre 2008 et les cinq ont récemment posé leurs candidatures pour un poste d'homme de pont afin de prolonger ainsi leurs durées d'emploi.

Les deux initiatives constituent des étapes importantes dans le but d'accroître la diversité de notre main-d'oeuvre, ce qui nous permettra de faire en sorte que nous recrutions des gens possédant les compétences dont on a besoin.

Les efforts ayant pour but d'améliorer l'équité en matière d'emploi se poursuivront dans notre région. Le nombre de femmes qui occupent un poste actif de navigant dans la région de TNL s'est accru au cours des dernières années. Avant 2000, on dénombrait à peine 10 femmes évoluant à bord des navires de la Garde côtière dans la région. À l'heure actuelle, 34 femmes travaillent sur nos navires.

Il s'agit là d'un bon début et nous espérons que ces programmes nous aideront à faire en sorte que la Garde côtière soit plus diversifiée.



Reconnaissance des employés

Comme l'a mentionné le commissaire dans sa note qu'il a diffusée le 6 décembre dernier, on a malencontreusement omis d'inscrire les noms de quelques employés dans le numéro d'Écho consacré à la *Reconnaissance des employés en 2008*. Leurs noms apparaissent ci-dessous et seront aussi publiés dans l'édition de la *Reconnaissance des employés* de cette année.

Primes de long service

En 2007, de nombreux employés de la Garde côtière canadienne ont atteint des étapes-jalons dans leur carrière au sein de la fonction publique canadienne. La Garde côtière canadienne est très fière de compter dans son personnel des gens ayant à leur actif plusieurs années d'expérience au sein de la fonction publique du Canada.

Région de Terre-Neuve et du Labrador

30 années de service

Thomas Mackey
William Blackwood

Audrey Burry
John Chipman

Terry Dooley
Gerry Mallard

Stewart Welshman
Tom Rossiter

25 années de service

John Butler
Paul Thomas Dunphy
Carson Wayne Sturge

Gary Young
Linda Maher
Gordon P. Reid

John Simms
Bill Dicks
Kevin Barnes

Leonard Benedict Dunn
William Anthony Hann
Kevin Melbourne

Mark W. Kavanagh

Ray Browne

Michael Gerard Crockwell

